

Литература

1. Бундюк Р. А. Экономические показатели деятельности крюинговых предприятий / А. Р. Бундюк // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наукових праць. — Вип. 33. — Одеса: ОНМУ, 2010. — С. 63-75.
2. Вінніков В. В. Економіка підприємства морського транспорту: Підручник для вузів водного транспорту / В.В. Вінніков. — Одеса: РІЦ ХЕТК Моряк: ОКФА, 1999. — 352 с.
3. Гадков С. Н. Что мы знаем о современном рынке труда моряков: статья [электронный ресурс] / С. Н. Гадков // Сайт www.pdfindir.com — 2010. — Режим доступа до статті: <http://www.pdfindir.com/BIMCO-ISF-Manpower-2010-Update-~-Main-Report-and-Annexes-pdf-1.html>.
4. Геліч Н. В. Методи і форми оцінювання персоналу підприємства // Львівська комерційна академія, економічна секція / Н. В. Геліч. — Львів: Мир, 2007. — С. 34-41.
5. Крамаренко В.І. Управління персоналом фірми / В.І. Крамаренко. — К.: ЦУЛ, 2003. — 272 с.

Серпутько А. И.,

*студентка 3 курса факультета экономики и менеджмента,
Международный гуманитарный университет*

ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КРЮИНГОВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

На сегодняшний момент Украина занимает 4 место в мире как страна-поставщик рабочей силы на рынке труда в сфере морской деятельности. Численность украинских моряков на рынке труда составляет от 80 до 100 тыс. чел. (одесский сектор при этом оценивается приблизительно в 75-80 тыс. моряков трудоспособного возраста) [1].

Украинский рынок труда моряков имеет ярко выраженную экспортную направленность. С момента обретения Украиной независимости получили распространение первые агентства, занимающиеся посреднической деятельностью по трудоустройству моряков, так называемые крюинговые предприятия.

Предметом профессиональной деятельностью крюингового предприятия является оказание посреднических услуг между судовладельцем или оператором судна, имеющим определенные потребности в плавсоставе, и моряком, желающим найти или сме-

нить работу. В Украине функционирует сотни фирм, которые предлагают крьюинговые услуги для морских специалистов. В настоящее время крьюинговые компании так или иначе присутствуют в любом портовом городе на территории Украины (в Одессе -более 200, по 30-35 в Мариуполе и Севастополе, до 15-20 в других портовых городах) [2].

Современные условия функционирования компаний судовладельцев обуславливают то, что услуги украинских моряков пользуются определенной популярностью. Судовладельцы экономят на питании экипажа, расходы на которое могут составлять 5-6 дол. США в день. Уровень заработной платы украинского моряка, в среднем, составляет от 500 до 1500 дол. США в месяц, что в несколько раз меньше, чем у моряков из стран Западной Европы или Северной Америки.

С целью защиты украинских моряков крайне необходимой была ратификация Конвенции Международной организации труда «О труде в морском судоходстве» 2006 г. (MLC-2006), которая вступила в силу 20 августа 2013 г. MLC представляет собой значительный шаг вперед по улучшению трудовых прав и трудовых стандартов для украинских моряков, так как, закрепляет их права на безопасное и надежное рабочее место, справедливые условия занятости, достойные условий жизни и труда и т.д.

В связи с вступлением в силу MLC-2006, украинские крьюинговые предприятия обязаны пройти сертификацию по новым международным стандартам и подтвердить свое право на занятие этим видом деятельности. По оценкам экспертов, ряд крьюинговых предприятий будут вынуждены уйти с рынка, так как условия их деятельности не соответствует требованиям Конвенции.

Кроме того, согласно Конвенции крьюинговые предприятия отныне не должны взимать плату за поиск рабочих мест, а визу моряка должен оплачивать работодатель. Моряки обязаны лишь нести расходы, связанные с получением медицинского сертификата, национальных удостоверений, паспорта или аналогичных личных проездных документов. Новый подход, с одной стороны, активно поддерживается различными Ассоциациями и профсоюзами моряков, а, с другой стороны, вызывает резкий протест со стороны многих крьюинговых предприятий.

Таким образом, несомненно, что ратификация Украиной Конвенции MLC-2006 — это положительный шаг, так как способ-

ствує розвитку легального кріюингового бізнесу, з гарантіями і соціальною захищеністю моряків. Але в те ж час, вона означає перегляд суті і особливостей кріюингової діяльності в Україні в найближче час.

Література

1. Кадрове майбутнє морської України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: // http://transas.ru/Media/Default/Publications/2013/2013_04_5.pdf.
2. Кріюинг: аналіз ринку праці плавсоставу України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.seaman.com.ua/articles/019/>.

Юськевич Н. В.,

*студентка 5 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМИ ПЕНСІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРЯКІВ УКРАЇНИ

Проблема порушення трудових прав моряків України є гострою, особливо в умовах фінансової кризи, кризи в судноплаванні та дисбалансу попиту та пропозиції моряків України, особливо в секторі рядового складу. Це призводить до того, що моряки обмежені у виборі роботи та змушені погоджуватись на несприятливі умови праці з високим ступенем ризику невивлати заробітної платні, допомоги по страхових випадках (у випадках смерті моряка на службі, втратою працездатності, травмами) [1, с. 8].

У 2006 р. під егідою Міжнародної організації праці була прийнята Конвенція про працю в морському судноплаванні (далі — Конвенція), яка покликана регулювати трудові відносини та відносини з приводу пенсійного забезпечення моряків держав, які ратифікували дану конвенцію [2]. Конвенція встановлює низку важливих вимог в частині порядку найму моряків на роботу, оформлення договору найму, відповідальності кріюингових агентств, що працюють на території держави-учасниці за дотримання положень Конвенції. Іншими словами питання, більшість з яких Україна обходила стороною у їх вирішенні.

В доповіді Н.І.Карпачової «Про стан дотримання та захист прав моряків в Україні» особлива увага приділяється проблемам та питанням забезпечення соціальними гарантіями моряків. Для